MŁODZIEŻ MORSKA

MIESIĘCZNIK MŁODZIEŻOWY LIGI MORSKIEJ

Nr. 12 WARSZAWA — GRUDZIEŃ 1947 R. Rok III



Wszystkim członkom, sympatykom i przyjaciołom Ligi Morskiej, abonentom naszych wydawnictw, czytelnikom i współpracownikom ślemy życzenia WESOŁYCH ŚWIĄT

Zarząd Główny Ligi Morskiej



Kolenda żeglarska

Maryo w żagle na strzępy podarte,
Zawiń dzieciątko płaczące wśród burzy,
A dzikie sztormy trzymające wartę
Łódź jak kołyskę w falach będą nurzać.

Maryo uściel w zwojach lin posłanie,
Wiatry grać będą na masztach kolędy,
Przyjdą żeglarze z mglistych świata granic
Po gwiezdnej drodze samotne przybłędy

Maryo módl się, niechaj dziecię uśnie
W fal dzikiej gędźbie, złym ryku orkanów,
Niech się obrócą w ciszę wód zamiecie
Pachnące solą — zielone jak siano.

Maryo, Matko Syna. Mario Gwiazdo Morza,
Na dziobie łodzi złocistej od blasku
Siędą żeglarze cisi wiosłem tonie orząc
Byś z Dzieciątkiem na ręku mogła wreszcie zasnąć.

Regina Maciejewska

MŁODZIEŻ MORSKA

Nr 12 Warszawa — Grudzień 1947 r. Rok III

ŻYCZENIA



Zgodnie z tradycją składamy sobie wzajemnie życzenia w dzień wigilijny i sylwestrowy.

Choinki tegoroczne w domach, dokąd dotrą „Morze" i „Młodzież Morska", ozdobi morski ornament drzewka. Zapłoną latarki z herbami naszych portów morskich, zawisną żaglówki z godłem Państwa i zaprzyjaźnionych krajów słowiańskich, zjawią się sylwetki marynarza, górnika, robotnika i rolnika, złączonych w bratnim uścisku. Jest w tej symbolice treść głęboka, droga nam i bliska.

Żołnierz polski dokonał czynu zbrojnego, wyzwolił kraj spod nawały wrażej i dziś stanął do pracy, jako górnik, robotnik czy rolnik. Ale nie zaprzestaliśmy jeszcze walki. Jesteśmy żołnierzami pokoju. Walczymy o p o k ó j, o suwerenność narodu. Walczymy wraz z narodami słowiańskimi o pokój świata, któremu zagrażają podżegacze wojenni.

Gdy zgasły łuny pożarów, rozpalone ręką hitlerowskich podpalaczy świata, gdy umilkł szczęk oręża, cały naród stanął do pracy. Owoce jej widzimy na każdym kroku w odbudowie kraju.

Ogrom dokonanej pracy najmocniej uwydatnił się na wybrzeżu i morzu. To czego dokonało pokolenie nasze w okresie niespełna trzech lat, jest już dziełem wiekopomnym.

Kto dokonał „cudów" na morzu i 500-kilometrowym wybrzeżu? Możemy odpowiedzieć z dumą: M y w s z y s c y! Kto sprawił, że statki nasze pływają po wodach dalekich, że wożą towary, import i eksport? Wszyscy. Marynarz i górnik, rolnik i robotnik pod kierunkiem Rządu Ludowego. Porty nasze pracują w szybkim tempie, wzrasta eksport, a przywieziony surowiec przerabiają nasze fabryki, współzawodnicząc w szybkości i jakości wykonania produktów.

Cała Polska, jak zaplecze morza kipi życiem. Zastęp pracowników morza wzrósł niepomiernie. Trzyletni narodowy plan gospodarczy spowodował, że łańcuch pracy powiązał wszystkie ogniwa, że kopalnie i huty, tkalnie i przędzalnie, rzemiosło i handel z portami i żeglugą sprzęgły się w służbie narodu. Huty śląskie wykonały największą śrubę okrętową, kopalnie wydobyły 70-milionową tonę węgla, tkalnie i przędzalnie dostarczyły tkanin na eksport, rolnicy i chemicy wyprodukowali cukier dla nas i na wywóz, na wymianę na surowce, na walutę obcą.

Jak mile brzmi w uszach ta prawda dziejowa, że staliśmy się prawie bezwiednie n a r o d e m m o r s k i m. Życie w portach wre i kipi dzięki rytmicznej i synchronicznej pracy zaplecza, które przestało być pojęciem terytorialnym, ale objęło całą Polskę.

* * *

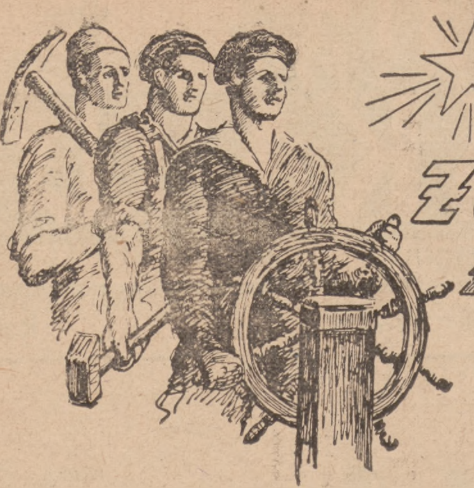
Sen o morzu śni młodzież nasza. Mimo zimy, zawiei i śnieżnych całunów w młodych sercach gore myśl o polskim morzu. Snujemy plany wypraw żeglarskich, podróży zamorskich, udziału w połowach dalekomorskich. Sylwetka marynarza, górnika, rolnika na choince zawiśnie obok herbów Gdańska, Gdyni i Szczecina. Niech te emblematy zastąpią „huzara" z piernika. Zamiast łańcuszków kolorowych niech omota drzewko lina, albo szot żeglarski. Zamiast serduszek z pierników niech zawisną kotwice na łańcuchu. Zamiast szmatek bezdusznych niech oplecie drzewko kod flagowy.

A na topie choinki, obok Gwiazdy z Betleemu, niech łopoce proporczyk „Szkwału" lub „Gryfa". A niech nie zabraknie na drzewku bandery Ligi Morskiej! Przeżywajmy te dni radosne oddechem i zapachem morza złączonym z żywicą lasów ojczystych.

Ale niech ta tęsknota za morzem nie odrywa nas od rzeczywistości. Dla Ojczyzny pracujemy wszyscy. Niech górnik i włókniarz znają morze. Niech rolnik i rzemieślnik pracując przy roli i warsztatach wiedzą, że praca ich i plon, związane są z morzem.

Wtedy będziemy realnie żyć morzem, które bez wspólnego wysiłku całego narodu byłoby martwą taflą wód ze śpiącym w zastoju wybrzeżem.

S. Z. Z.



ŻOŁNIERZ PRACY ŻOŁNIERZ POKOJU

Więź łącząca armię polską z narodem ma u nas wiekową tradycję. Szeregi wojska polskiego wypełniali zawsze najlepsi, najofiarniejsi, gotowi miłość Ojczyzny dokumentować i pieczętować czynem zbrojnym, ofiarą krwi i mienia. Pod tym względem nic nie zmieniło się u nas od wieków. Żywimy tę samą miłość dla bohaterów z pod Lenina, Kołobrzegu i Berlina, jaką żywimy dla żołnierzy Monte Casino, Narwiku i Tobruku. Przyjmujemy z radością powracających do Ojczyzny żołnierzy Sikorskiego. Otaczamy miłością serdeczną Kościuszkowców. Bez względu na znak i pola bitewne. Bo walczyliśmy zawsze i wszędzie o Polskę wolną, niepodległą, demokratyczną.

Do armii walczącej o przyszłość narodu przybył nowy żołnierz pokoju — żołnierz pracy, przodownik pracy. Dzieło odbudowy Państwa, wykonanie planu trzyletniego nie jest do pomyślenia bez armii pracowników, armii bojowników, którzy tworzą nowy typ człowieka. Ta armia — to kolebka nowych wspaniałych ludzi, wspaniałych kadr, które zdolne będą zastąpić słabszych.

Przodownik pracy to nowy typ ludzki. Mówiąc słowami ob. Gomułki-Wiesława jest to wierny żołnierz Ojczyzny, żołnierz pokoju. Spotykamy go wszędzie. Wychowały go tkalnie i przędzalnie; wychowały kopalnie i huty; wychowały stocznie okrętowe i statki morskie. Znamieniem czasu stało się współzawodnictwo, wyścig wydajności rąk ludzkich. Zrozumiały głębszy sens przemian społecznych zastępy przodowników, wprzęgły się do rydwanu walki pokojowej o lepsze jutro, o szybszy proces postępu. Zrozumiały istotny sens unarodowienia nie tylko upaństwowienia zakładów pracy.

Nowy duch, który owionął całe pokolenia pracowników, jest znakiem czasu, w którym żyjemy.

Czyn zbrojny był pierwszym etapem zwycięskiej walki o wolność i niepodległość. Czyn pracy jest dalszym ciągiem walki o niezależność polityczną i gospodarczą, o właściwe miejsce w rodzinie narodów i w świecie, jakie należy się Polsce.

W pracy dla dobra ogólnego, dla całego społeczeństwa w pierwszym etapie po wojnie, zakończonej zwycięstwem, przodował żołnierz polski. To on zaprzągł się do pługa na ugorach Ziem Odzyskanych. To on niósł pomoc i otuchę tym, którzy pierwsi stanęli do ogołoconych, pustych warsztatów. To on osłaniał i bronił przed bandami. To on był gwarantem bezpieczeństwa i spokoju. Zanim stanęła do szeregu armia robotników i rolników, żołnierz polski wypełniał wszystkie luki, jak przystało na Zwycięzcę i Obrońcę.

Tego czynu, obok okrytego glorią bohaterstwa na polach bitewnych, zapomnieć nam nie wolno w dniu, w którym świętować będziemy pod własną strzechą, w ciszy i spokoju, dni Narodzenia, błogosławiąc żołnierzy armii i żołnierzy pracy za ich czyn zbrojny i czyn pokojowy, widząc w jednych i drugich — synów ziemi ojczystej, złączonych duchem i sercem we wspólnym wysiłku ku chwale Ojczyzny.



Krzysztof Arciszewski,
Admirał i Generał artylerii
West-Indyjskiej Kompanii
Starszy nad armatą koronną
za Władysława IV i Jana Kazimierza
Brat Polski 1592—1658.

Czytelników, interesujących się postacią Krzysztofa Arciszewskiego, odsyłamy do książki Jerzego Bohdana Rychlińskiego pod tytułem: „Słowo o Admirale Arciszewskim“, wydanej przez Zarząd Główny Ligi Morskiej w r. b..

Skład Główny w Administracji Wydawnictw Ligi Morskiej: Warszawa, ul. Widok 10.



Krzysztof Arciszewski

Niech szumi dębami zielony Rogalin
I ziemia daleka się do mnie przybliży!
Nad wody i gwiazdy, nad lądy i drzewa
Zamarły na ustach, zakrzepły w krysztale
Kraj mojej młodości, bocianów i krzyży
Ojczyzno najdroższa, odnaleź się, śpiewaj!

Dalekie mnie tutaj zaniosły golfsztromy
I wiatr w takelunkach skowycze tu inny
Porosły puszczami zielony wód otok.
Nie wrócić mi chyba. A wabisz jak płomyk
Zwodniczy na bagnach, mój kraju rodzinny,
Ojczyzno najdroższa, serdeczna tęsknoto!

Już gwiazdy o burty stukają zwodnicze,
Pod Krzyżem Południa nieznany firmament,
I żrące samumy kołyszą mi żagle —
Dalekie do siebie wołają zdobycze,
Ja, Krzysztof niezłomny, po skarby nieznane
Prowadzę mocarne, orężne korabie!

Nie wracam myślami. Krew za mną i woda
Przede mną zielony, tajemny kontynent —
O, życie swobodne! O, ptaki przelotne!
A jednak... dlaczego. A jednak — tak szkoda—
Bo tylko pomyśleć, za morskim bursztynem
Śpiewają nad dachem topole samotne...

Gdybyście wiedzieli, opaśli brzuchacze,
Siejący pokornie dukaty pszenicy,
Pyszniący się szablą i świętym nierządem,
Co znaczy swoboda, szaleństwo co znaczy,
Szerokie przestrzenie i ziemie dziewicze,
I palmy strzeliste i wichry i lądy...



Gdybyście wiedzieli, co znaczy armadą
Sterować wyniosłą i wiatry ogarniać
I spiże armatnie na gwiazdy wymierzać!
O, morze ty moje! Perlista kaskado!
Tytanie okrutny, gościńcu przymierza,
Dlaczegom samotny, jak morska latarnia,

Dlaczego mi rytmy uwięzły w tej strofie,
Dlaczego nad głową nie orzeł, nie ramię
I miecz i krzyż morski i Bóg Niewiadomy.
Dalekie mnie od was uniosły golfsztromy.
Tęsknota ogarnia, wichura i zamieć
Nocami przyzywa — Krzysztofie! Krzysztofie!!

Powrócę znów królu, nie, aby gardłować
I swary rozjątrzać, lecz zniósłszy wyroki
Każ przedtem otworzyć bałtyckie mierzeje,
Każ przedtem warownie przemyślne budować,
Niech strzegą wiślanej, piaszczystej zatoki,
O królu przemądry, jedyna nadziejo!

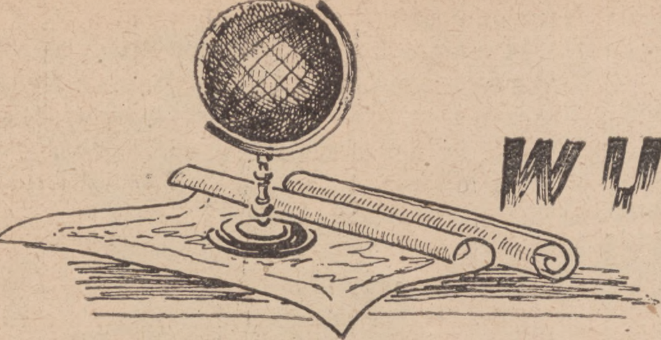
Ty zatkaj im pyski, niech orzą i gnoją,
Niech zboża im złote spławiają flisacy,
Niech pieniądz nie ginie w niemieckiej kieszeni!
Gdańsk polską strażnicą, warownią pokoju,
A morze niech cenić potrafią Polacy,
O królu przemądry, jedyna nadziejo!

Niech ruszą flotylle zdobywać odmęty,
I orły niech białe, oprawne rubinem,
przestraszą hiszpańskie, angielskie piraty!
Niech dzioby wyniosłe, niech gryfy i sępy
Tajemny, bajeczny odkryją kontynent,
Gdzie wiecznie jest wiosna i uśmiech i kwiaty!

Ja, Krzysztof, admirał ogromnej armady,
Do piekła dopłynę, do nieba dojadę,
Niech wicher, jak żagle, kołysze te strofy!

Gdy morze Cię znowu ogarnie tęsknoty,
Powrócisz, jak wszystkie nadchodzą
powroty —
Albowiem czekamy na Ciebie, Krzysztofie!

L. Goliński



WYPRAWY POLARNE

Artykułem tym rozpoczynamy cykl opisów wypraw polarnych

Redakcja

Gazeta „Nowoje Wremia“ z 19 marca 1912 roku niczym — na pierwszy rzut oka — nie odróżniała się od innych numerów tego pisma. Tylko uważny czytelnik mógł dostrzec, wśród nieliczonej ilości artykułów i reklam, list podpisany przez J. Siedowa.

A właśnie ten to list zapoczątkował przygotowania do pierwszej rosyjskiej ekspedycji podbiegunowej. Siedow prosił w liście o pomoc.

Myśl zorganizowania wyprawy podbiegunowej zrodziła się u Siedowa jeszcze w 1903 roku, kiedy to śledził w Archangielsku przygotowania do wyprawy podbiegunowej ekspedycji amerykańskiej. Ekspedycja amerykańska nie dotarła do bieguna; zakończyła się niepowodzeniem, podobnie jak wiele innych tego rodzaju wypraw w tym okresie.

Pragnienie wyrwania biegunowi północnemu jego tajemnic było silniejsze nad niepowodzenia. Co raz wyruszały z innych krańców świata wciąż nowe i nowe wyprawy. Jedynie Rosji carskiej — najbliższej sąsiadce bieguna — nie było w tym wyścigu. Siedow był pierwszym, który wraz z małą, liczącą zaledwie 17 osób załogą wyruszył ze sztandarem swej ojczyzny na podbój lodów północy.

Zorganizowanie wyprawy nie było łatwe. Obojętność rządów carskiej Rosji Siedow pragnął przełamać listem wydrukowanym w „Nowoje Wremia“. Zwrócił się też bezpośrednio do Ministerstwa Żeglugi. Z trudem uzyskał w końcu potrzebne fundusze i zezwolenie.

27 sierpnia 1912 roku wypłynął z Archangielska stary, zasłużony statek „Foka“. Jego kapitanem był J. Siedow. Wśród załogi znajdowali się również geolodzy rosyjscy.

Czas był późny. Surowa zima polarna nadciągała. Opóźnienie się wyprawy zaważyło ciężko na jej losie. Nie dotarła nawet do Ziemi Franciszka-Józefa. Góry lodowe skuły ją przy brzegach Nowej Ziemi w zatoce nazwanej „Zatoką Foka“. Wejście do zatoki najeżone było groźnymi skałami podwodnymi.

Statek był stary, sterany, niedostosowany do ciężkich warunków dalekich wypraw polarnych wśród burz i lodów. Jeśli „Foka“ nie posiadająca doświadczonej załogi uniknęła rozbicia zaraz pierwszej jesieni swego pochodu północnego, jeśli nie została rozdarta przez skały podwodne otaczające zatokę „Foka“, zawdzięczała to jedynie doświadczeniu, brawurze i bezwzględnemu zdecydowaniu kapitana doprowadzenia jej do upragnionego celu — do bieguna.

11 miesięcy stała „Foka“ skuta lodami w zatoce nazwanej jej imieniem. Siedow przemierzał przez ten czas brzegi Nowej Ziemi, badając jej teren i drogi morskie wiodące od niej ku upragnionej Ziemi Franciszka-Józefa. Przez śniegi i góry lodowe wędrował Siedow wraz z dwoma marynarzami — przyjaciółmi wszerz i wzdłuż Nowej Ziemi. Nieraz zasypywał ich śnieg, nieraz załamywał się pod ich nogami lód, nieraz cierpieli głód. Wbrew swym chęciom musieli nieraz zawracać do punktu wyjściowego, by po krótkim odpoczynku znów i znów ruszyć naprzód na zbadanie przyszłej drogi do bieguna.

Nie wszyscy zabrali ze sobą na śmiałą tą wyprawę zasób entuzjazmu i wytrwałości tak wielki, jak zabrał ze sobą Siedow. Wśród załogi szeptem zaczęły się rozmowy o powrocie. Szepty przeszły w głośnę rozmowy, a następnie w postanowienie uwiecznione w rozkazie. Ale Siedow się nie poddał. Nie chciał słyszeć o powrocie zanim nie zatknął sztandaru Rosji na lodach bieguna. Całymi nocami wystawał na mostku kapitańskim smagany przez burze i wiatry, kierując stamtąd wysiłkiem swej nielicznej załogi. Ciężko było wyrwać statek z okowów lodowych.

Tak jak rok wcześniej Siedow przełamał lodowatą obojętność rządu carskiego, tak teraz przełamał obojętność lodów i niechęć towarzyszy. Po blisko rocznym uwięzieniu w zatoce Foka, statek znów ruszył w dalszą drogę na północ.

17 października 1913 roku Foka minęła przylądek Flory, idąc śmiało i z nową nadzieją ku Ziemi Franciszka-Józefa.

Skąd zrodziła się nowa nadzieja?

Zapasy węgla, żywności, odzieży i sił były na wyczerpaniu. Dookoła znikąd nie można było oczekiwać pomocy. Nigdzie nie można było uzupełnić braków. A jednak statek płynął na północ. A jednak było możliwem to co zdawać się mogło niemożliwością. Dzień za dniem statek posuwał się na północ. Prawda — z co raz większymi trudnościami, walcząc z coraz silniejszą krą lodową.

19 października Foka zawinęła do małej zatoki na wyspie Huckera. Gdyby był węgiel można było by się zbliżyć do bieguna jeszcze o kilkaset kilometrów. Ale węgla już nie było. Blisko brzegu Siedow zarzucił kotwicę i przerzucił mostek na brzeg. Zatokę nazwano Cichą. I tak rozpoczęła się druga zima wśród lodów.

Rozkaz Siedowa z tego dnia — w którym szerokość północna oznaczona jest cyfrą 80—30 st., a dług. wsch. cyfrą 53 st., kończy się słowami: „Życzę szczęśliwej, cichej zimy".

Zima na wyspie Huckera nie wróżyła niczego dobrego. Bronić się przed jej srogością nie było czym. Zapasy żywności można już było uzupełniać tylko polowaniem. Ale zapasów węgla, nafty, odzieży, a przede wszystkim zdrowia nie można było niczym uzupełniać. Szkorbut zakradł się w namiot wspaniałych szaleńców. Reumatyzm przykuwał do barłogów, kaszel szarpał płuca.

Ale Siedow liczył dopiero 37 lat. I zdawało mu się, że starczy jego zdrowia, jego żelaznej woli, by przełamać potęgę żywiołów północy. Wraz ze swym przyjacielem psem i z dwoma swoimi przyjaciółmi marynarzami — gdy zabrakło węgla dla statku — ruszył pieszo w kierunku bieguna.

14 lutego 1914 roku Siedow zszedł ze statku w swoją ostatnią drogę, która mu się wydawała drogą na biegun. 6 dni szedł on uparcie naprzód nie dopuszczając do siebie myśli o tym, że są to osatnie dni jego życia. Gwałtowne tępnienie sił, potęgującą się słabość tłumaczył sobie i swym przyjaciołom wszystkim innym, lecz nie tym, że organizm jego ulega w walce z potężnym żywiołem. 19 lutego marynarze ponawiają znów swój apel by wrócić na statek. Zamiast odpowiedzi, Siedow rozkazuje przywiązać siebie do sań i ruszyć dalej. W nocy temperatura spadła do 40 st. Wierny pies From tulił się do nóg Siedowa. Nad ranem — ku jego ostatniemu i wielkiemu zdumieniu — siły opuściły go zupełnie. Był to ostatni ranek w jego życiu.

Tego jeszcze dnia pochowali go marynarze na stromym brzegu wyspy Rudolfa. Z dwóch nart zrobili krzyż, a grób przykryli sztandarem Rosji — tym, który Siedow chciał wbić w lody bieguna.

Anna Gniadowska.



Uczniowie Radzieckiej Szkoły Morskiej podczas lekcji. Foto SIB.

DOOKOŁA BURSZTYNU

Przedsięwzięte przed laty wykopaliska naukowe wydobyły na światło dzienne z grobów przedhistorycznych w austriackim mieście Hallstatt, z grobów wieku żelaznego we Włoszech i z przedhomerowych grobów w Grecji tyle różnorodnych ozdób wykonanych z bursztynu, iż powstać musiało niełatwe w odpowiedź pytanie, skąd się tam wziął ten bursztyn.

Z pewnością nikt nigdy przedtem, przy czytaniu homerowych wzmianek o bursztynie i innych starożytnych poetów, nie myślał inaczej, a francuski badacz Herodota Zarcher nie bał się powiedzieć, iż sławny w legendach Eridanos, z którego wyławiano bursztyn, była Radunia koło Gdańska, podczas gdy Hasse z pewnością szczęśliwiej, Eridanosem pokrył Morze Bałtyckie.

Przyjęto ogólnie, iż Fenicjanie rozciągli swe wyprawy morskie aż do mórz północnych i stamtąd przywozili cynę i bursztyn. Kiedy jednak to mniemanie zostało podważone przez dowodzenia Müllenhoffa, przypuszczano, że znaleziony w wyżej wspomnianych miejscach bursztyn we formie ozdób i pereł nie był znikąd sprowadzany, lecz wykopywany właśnie na tychże miejscach.

Te wszystkie rozbieżności w przypuszczeniach scalono z czasem w jeden niemal pewnik, iż bursztyn nie znajdowano przypadkowo tylko na wybrzeżu Bałtyku, lecz także w wielu miejscach środkowej i południowej Europy, owszem, nawet w północnej Afryce i Syrii, chociaż wszystkie owe miejsca pod względem wydajności bursztynu i rozmachu handlowego od bursztynowych wybrzeży Bałtyku daleko stały w cieniu.

W międzyczasie wystąpił Helm z następującymi dowodami, iż bursztyn południowych miejscowości stanowczo różnił się od bałtyckiego, lecz że bursztyn z grobów mykeńskich i z przedhistorycznych grobów włoskich jest identyczny z bursztynem bałtyckim. Dowody swe oparł na doświadczeniu chemicznym wskazującym, iż gatunek bursztynu południowego przy suchej destylacji pokazywał jedynie ślady kwasu bursztynowego, gdy tymczasem bałtycki bursztyn dostarczał od 4—7%. Bursztyn południowy miast kwasu bursztynowego dawał kwas mrówkowy i należy go przeto jako żywicę zupełnie odmiennego drzewa traktować.

Ze wszystkich przedsięwziętych prób z bursztynem południowym, jedynie bursztyn rumuński dał przybliżony procent kwasu bursztynowego; a jednak właśnie on najmniej może wejść w rachubę przy przetworzeniu go na różne ozdoby, gdyż pod względem koloru, twardości i właściwości obrabiania go daleko stoi za bursztynem bałtyckim.

Te dowody raz jeszcze utwierdziły zachwiane przypuszczenia, iż jednak przedhomerowi Grecy i przedhistoryczni Etruskowie bursztyn swój sprowadzali z wybrzeży bałtyckich. To mężnie poparł Krause dowodami, że o fakcie tym wiedzieli starzy pisarze starożytności i nawet sam Herodo.

I tak to stopniowo zanikały u starożytnych wszelkie pewne wiadomości o bursztynowej krainie Północy, aż ją znów Pyteas, Plinius i Tacitus na nowo odkryć musieli i świeżo uaktualnić.

Odpowiedź na pytanie, jakimi to drogami bałtycki bursztyn dostał się na południe, wypada raczej na korzyść drogi lądowej. Chociaż i niejedna wyprawa morska Fenicjan na wody Bałtyku nie podlega krytyce. Profesor Oppert ogłosił kiedyś pismo króla assyryjskiego Assurnasirpala (883—860 przed Chrystusem), w którym ten ostatni mówi, iż jego ludzie dotarli do tego morza, gdzie gwiazda polarna stoi na zenicie i tam to pewną substancję z wody wyłowili, która podobna do miedzi była. Miał tu z pewnością bursztyn na myśli i pod wyrażeniem „jego ludzie“ przez niego ujarzmionych Fenicjan, którzy, chociaż nie regularne, to jednak okazyjnie dalekie wyprawy morskie przedsiębrali. Według wszelkiego jednak prawdopodobieństwa większość bałtyckiego bursztynu dostawała się w głąb południa po szlakach handlowych od jednego kraju do drugiego, Odrą i Nyssą do Dunaju, a stamtąd przez Pad do Włoch i do Grecji. Dowodem tego są między innymi nadbałtyckie wykopaliskowe monety, sięgające aż do 6 wieku przed Chrystusem i które z całą pewnością sięgałyby jeszcze dalej, gdyby Grecja i Włochy wcześniej znały metalowy pieniądz.

W jeszcze wcześniejszych wiekach bursztyn wymieniano na przedmioty z bronzu i żelaza i to właśnie tłumaczy znajdywanie na północy starych naczyń etruskich i greckich. Jeszcze za czasów Pliniusa dostawał się bursztyn bałtycki tymi szlakami poprzez Carnuntum (nad Dunajem) aż nad ujście Padu; osiedla nad Adriatykiem stały się głównymi miejscami handlu i zarazem przerabiania bursztynu. Ponieważ wówczas, tak jak dziś, bursztynowe naszyjniki miały sławę lekarstwa przeciwko wszelkim dolegliwościom szyi i gardła, nosili je skrzętnie wieśniacy nad Padem i jego ujściem i właśnie ta była, według Pliniusa przyczyna, dlaczego starożytność w rzece Pad widziała Eridanos, z którego bursztyn łowiono.

Powyżej wskazane pewne ślady nadzwyczaj starego stosunku handlowego mieszkańców z nad Morza Bałtyckiego — są bardzo ważne; na ważności przybierają jeszcze przez import legend nordyckich do Grecji.

Naprzykład opowiadanie o Meleagrosie jest przetworem nordyckiego święta ognia. Jeżeli przeto czytamy w opowiadaniach greckich, iż siostry Fetona lub Meleagrosa płakały bursztynowymi łzami, lub jeżeli przedstawia się Oriona, jak kroczy przez bursztynowy Eridanos, to wiedzmy, iż wszystko to wskazuje na nordyckie pochodzenie, tak jak niejedna homerowa wzmianka (np. w Odyssei), gdy mowa o jasnych, jedynie kilka godzin trwających letnich nocach Skandynawii.

Jan R. Rąbca.

O SILE I WIELKOŚCI FAL MORSKICH

Kiedy staniemy nad brzegiem morza w pogodny dzień, kiedy żaden powiew wiatru nie chłodzi, zdawaćby się mogło, że nie ma przyczyny, by powierzchnia morza była poruszana falą. A jednak morze faluje ustawicznie, czy jest wiatr, czy go nie ma. W dni bezwietrzne fale morskie są gładkie i niezbyt wysokie, a w dni wietrzne fale rosną, morze marszczy się i burzy, ale jak wytłumaczyć zjawisko ruchu powierzchni morza? Czemu, patrząc na przestrzenie wodne, zdaje nam się, że morze żyje? Wyrażenie „żywioł morski" najlepiej obrazuje uczucie, które powstaje na widok morza.

Trzy są rodzaje ruchów wody morskiej: falowanie, prądy zimne i ciepłe, oraz przypływy i odpływy. Dwa pierwsze ruchy są spowodowane wiatrami, trzeci — przyciąganiem księżyca.

Kiedy rzucimy kamień na gładką powierzchnię wody stawu lub niewielkiego jeziora, tworzą się tam, gdzie kamień wpadł do wody — kręgi faliste, rozchodzące się coraz dalej i dalej. Wrzućmy słomkę na falującą wodę. Słomka będzie wykonywać ruchy z góry na dół i z dołu do góry; będzie tańczyć na powierzchni wody, ale nie zmieni miejsca. Tak samo cząstki wody nie zmieniają miejsca i nie płyną naprzód pod wpływem nadchodzącej fali.

Pod równikiem istnieje „pas ciszy", gdzie przez szereg miesięcy nie wieją żadne wiatry, gdzie rozgrzana powierzchnia wody paruje mocno, a w ciepłym wilgotnym powietrzu zbierają się chmury deszczowe i padają ulewne deszcze, połączone z grzmotami i piorunami. Póki nie było dokładnych map morskich z wykresami wiatrów, prądów i t. p., póty zabłąkane w „pasie ciszy" załogi żaglowców przeżywały straszne chwile, bez możności dotarcia do jakiegokolwiek lądu. Pas ciszy przenosił się dopiero na południe od równika, kiedy pora deszczowa ustępowała porze suchej. Wówczas zbawcze wiatry wydymały żagle żaglowców i statki ruszały dalej.

Dawniejsze statki nie miały odpowiedniego kształtu do przecinania fal morskich i wiele czasu traciły na przezwyciężenie oporu, który stawiały fale. Ówcześni konstruktorzy nie znali praw, które rządzą falami. Dzisiejsze statki buduje się z ostrym dziobem i linią opływową kadłuba, tak przystosowaną do pływania, że woda morska prześlizguje się ku tyłowi wzdłuż burt i nie stanowi przeszkody w szybkiej żegludze, jak dawniej.

Mówiliśmy dotychczas o falach zwykłych, następujących po sobie w dość regularnych odstępach, które można łatwo wymierzyć za pomocą chronometru. Natomiast gdy wiatr się wzmaga, gdy fale przybierają na sile, wówczas zatraca się ich regularność, a nawet cząsteczki wody porywane przez wiatr z wierzchołków fal zmieniają miejsca. Na morzu ukazują się białe pieniste grzywacze, a bryzgi dochodzą aż do górnych pokładów statków. Wysokość owych fal nawet na wzburzonym Oceanie Lodowatym Południowym nie jest tak wielka, jak ją przedstawiała bujna wyobraźnia dawnych marynarzy. Sławny podróżnik francuski w 18-tym wieku, La Perouse — wspomina o falach 60-metrowych. Natomiast dokładne pomiary współczesne wykazały, że najwyższa fala na Morzach Południowych nie przekracza 18 metrów wysokości (czyli 4-piętrowej kamienicy).

A oto maksymalne wysokości fal oceanicznych:
Ocean Wielki 16 m;
Ocean Indyjski 11 m;
Atlantyk 9 m.

Odległość między jedną doliną a drugą nazywamy długością fali. Najdłuższe fale są zarazem i najwyższe, stąd wynika, że ich zbocza nie są raptownie pochylone. Przy wysokości 16 metrów fala posiada długość około 300 metrów, czyli na kilometrze toczą się zaledwie 3—4 fale. Na Oceanie Indyjskim przy 11 metrach wysokości pomiary wykazują długość 220 m (wysokość do długości ma się jak 1 do 20). Ten sam stosunek widzimy na Atlantyku: przy 8 m wysokości — 160 m długości. Znajomość długości fal jest niesłychanie ważna dla odbudowy statków transoceanicznych, gdyż jeśli np. kadłub źle zbudowanego statku zostanie podniesiony przez fale, a przód jego i tył zawisną w powietrzu, środek zaś będzie się znajdował na szczycie fali, to może konstrukcja nie wytrzymać i statek przełamie się na dwie połowy.

Na powierzchni mórz zamkniętych między lądami, jak na Bałtyku i na Morzu Śródziemnym, fale odbijają się od wszystkich wybrzeży i następuje zjawisko „interferencji", czyli nakładania się fal. Czasem spotkają się fale idące z dwóch przeciwnych stron; powiększają swoją wysokość o ile ich fazy są mniej więcej zgodne. Bywa też przeciwnie, gdy jedna swoim wierzchołkiem zejdzie się z doliną drugiej, wówczas następuje redukcja wysokości i powierzchnia morza wyrównuje się w tym miejscu. Fale mórz zamkniętych są daleko mniej regularne i o wiele krótsze niż na morzach otwartych.

Najwyższe i najniebezpieczniejsze są fale powstałe w oku cyklonu. Załamują się przy wierzchołku i druzgocą wszystko co napotkają na drodze. Siła ich jest straszna, a wysokość osiąga 25 metrów.

Czy głębsze warstwy wody ulegają wstrząsom spowodowanym przez fale na powierzchni? Pytanie to jest ważne zwłaszcza dla żeglugi podwodnej. Stwierdzono, że na głębokości 50 metrów łódź podwodna znajduje się w warunkach zupełnego spokoju. Gdy burza szaleje na powierzchni morza, zwierzątka planktoniczne, o delikatnych ciałkach, schodzą na dół, aby uniknąć gwałtownego wstrząsu. Jednakże pewien ruch wody, idący od powierzchni, daje się odczuwać nawet na głębokości 100 m; stąd np. w Kanale la Manche piaski dość płytkiego dna wciąż są poruszane i morze przybiera kolor szaro-żółty.

Szybkość pędzącej fali jest nieraz dość znaczna i osiąga (przy 10 m wysokości) 42 kilometry na godzinę. Owa olbrzymia masa wody, pędząc z tak wielką szybkością w stronę np. wysokich wybrzeży, niszczy je i podmywa stopniowo. Tę niszczycielską robotę morza możemy zaobserwować między Rozewiem a Jastrzębią Górą, oraz w niektórych punktach Półwyspu Helskiego. Niektóre wielkie fale oceaniczne potrafią wybić dziurę w murowanym molo portowym (Cherbourg 1903), masy wodne uderzają wówczas z siłą ciśnienia około trzech atmosfer co 8—10 sekund. Gdyby ludzie potrafili ujarzmić i zużytkować ową olbrzymią energię, tkwiącą w falach morskich, osiągnęliby źródło energetyczne niemal niewyczerpane.

Dr. A. L. Godlewski

SCAPA FLOW

Największa w dziejach wojny światowej bitwa pomiędzy okrętami wojennymi, stoczona na burzliwych wodach Skagerraku przez floty Wielkiej Brytanii i Niemiec w dniu 31 maja 1916 roku, skończyła się strategiczną nierozegraną. Żadna ze stron walczących nie osiągnęła celu, w którym na morze wyruszyła: Niemcom nie udało się zaskoczyć floty brytyjskiej i zmiażdżyć jej swoją przewagą, Anglicy nie zdołali zniszczyć niemieckiej „Floty Dalekiego Morza", pomimo, że przygotowali do boju siły dwukrotnie ją przewyższające, zarówno w ogólnym tonażu, jak i artylerii.

Wprawdzie Niemcy wyrządzili Brytyjczykom w tej bitwie szkody 2 razy większe niż sami ponieśli, ale stroną ścigającą pozostała brytyjska „Grandfleet". Ona też utrzymała pole, podczas gdy dowódca niemieckiej „Hochseeflotte", admirał Scheer, mógł winszować sobie sukcesu. Wyprowadził ją z położenia, które przy inicjatywie wodza brytyjskiego, admirała Jellicoe, mogłoby stać się grobem sił niemieckich na morzu.

Niemcy zatopili Anglikom 115 tysięcy ton, tracąc sami 61 tysięcy. Ale straty floty niemieckiej były w stosunku do jej ogólnego tonażu tak dotkliwe, a doświadczenia tak pouczające, że mimo ogłoszenia boju na Skagerraku za wielkie zwycięstwo, nie odważyli się popróbować ponownie szczęścia w otwartym spotkaniu. Wielka flota niemiecka pozostała bezczynna w swojej bazie do końca wojny.

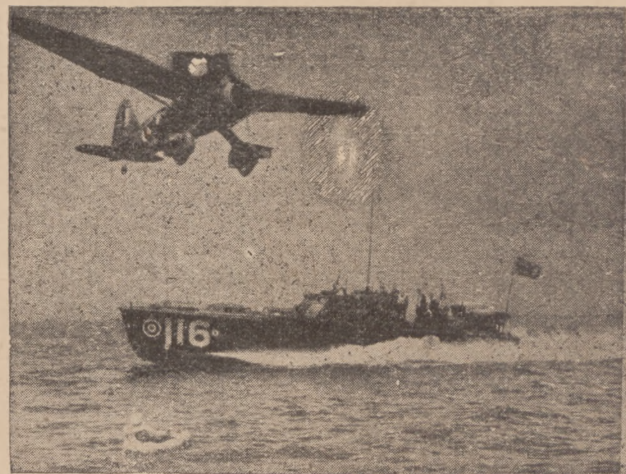
Działania na morzu nie ustały. Zmieniły tylko swój charakter. Cały ciężar prowadzenia wojny morskiej dowództwo niemieckie złożyło w ręce komendantów okrętów podwodnych, usiłując wygrać wojnę w sposób pośredni, paraliżując dostawy materiału wojennego dla sprzymierzonych oraz surowców dla przemysłu przy pomocy nieograniczonego żadnymi skrupułami topienia statków handlowych wszystkich bander, z wyjątkiem nielicznych sojuszników.

Tę samą taktykę widzimy 22 lat później, kiedy Niemcy, rozporządzający po zajęciu Norwegii i całej Europy, olbrzymimi możliwościami, zastosowali ją na niewspółmiernie większą skalę.

Na ogół nie zdajemy sobie nawet sprawy my, do niedawna lądowcy z krwi, jak bliskie były wtedy Niemcy wygranej.

Pomimo ostrej walki, którą wypowiedziała wówczas koalicja groźnym stalowym rekinom, topiły one po kilkaset tysięcy ton statków handlowych miesięcznie. Liczba ta stale i poważnie rosła. Z rąk przeciwników Niemiec wysuwał się i kruszał taki nieodzowny dla prowadzenia wojny aparat, jakim jest transport.

Na wiosnę 1917 roku ten stan rzeczy przedstawiał się dla koalicji katastrofalnie. W miesiącu kwietniu niemieckie okręty podwodne topią 900 tysięcy ton statków handlowych. Brytyjskie Ministerstwo Dostaw Wojennych wysyła do admiralicji rzeczowy raport, wykazujący



Tym razem miłe spotkanie. Bombowiec angielski rozpoznał banderę ścigacza sojuszników.
British Council Press Div.

cyfrowo, że jeżeli niemieckie okręty podwodne nie zostaną unieszkodliwione, to wojna będzie nieodwołalnie przegrana.

W obliczu katastrofy sztaby morskie koalicji wypracowują skuteczny plan działania, w myśl którego statki miały pływać wyłącznie w grupach mniej lub więcej licznych, zmieniając ustawicznie kurs i klucząc, jak szarak ścigany przez ogary. Karawany te miały pozostawać pod strażą kontrtorpedowców, obficie zaopatrzonych w granaty głębinowe, które okazały się straszliwym wrogiem okrętu podwodnego.

Plan obmyślany w najdrobniejszych szczegółach, został wprowadzony w życie i przyniósł spodziewane wyniki. Liczby, wykazujące ubytek tonażu światowego, zaczęły maleć. Rosła natomiast liczba niszczonych U-bootów". Groźba wygłodzenia Anglii, sparaliżowania przemysłu koalicji, została zażegnana.

Niemiecki okręt podwodny, który występował tak zuchwale do walki z największymi okrętami wojennymi — że wspomnimy dla przykładu storpedowanie przez Ottona von Weddingen, komendanta „U-boot 9", w przeciągu jednej godziny 3 dużych krążowników brytyjskich — traci znaczenie instrumentu, przy którego pomocy Niemcy zamierzali wygrać wojnę i dyktować światu warunki pokoju.



Nie przestawszy być niebezpieczeństwem dla samotnie płynącego statku handlowego okręt podwodny w ostatnich latach wojny stał się wobec konwoju bezsilny. W obliczu szybkich i łatwo zwrotnych kontrtorpedowców, zaopatrzonych w granaty głębinowe kutrów eskorty stawał się z łowcy zwierzyną.

Niemcom wytrącono walny atut w rozgrywce na morzach. Niszczenie statków handlowych bez uprzedzenia załóg graniczy niewątpliwie z procederem zbójeckim. Zatopienie „Lusitanii", wiozącej pasażerów cywilnych, skłoniło Stany Zjednoczone do wzięcia udziału w wojnie po stronie sprzymierzonych i przyśpieszyło klęskę Niemiec, które, wobec druzgocącej przewagi sił morskich koalicji, nie mogły marzyć o ich zniszczeniu.

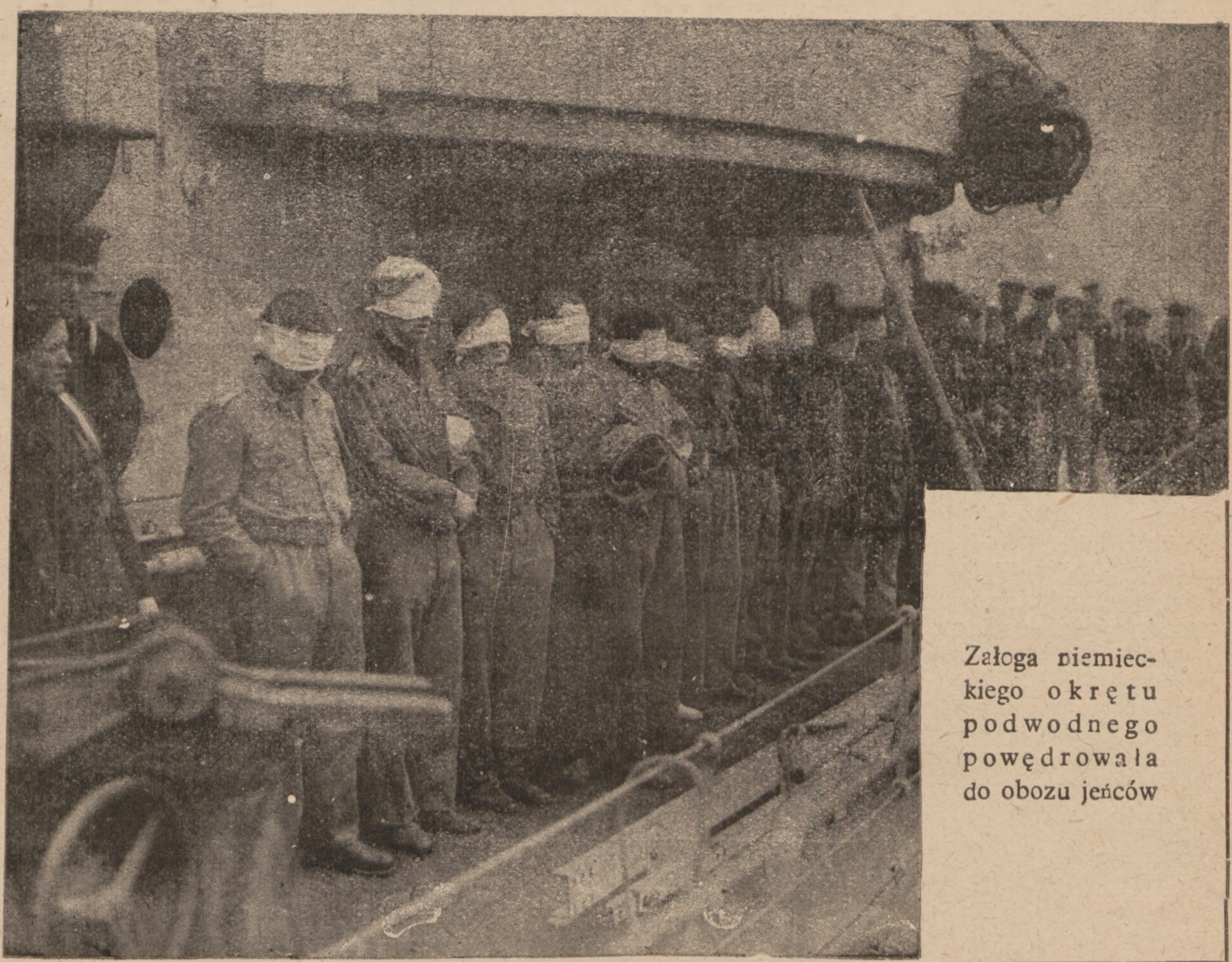
Nastąpiło zawieszenie broni. W dniu 19 listopada 1918 roku wychodziła w morze po raz ostatni „Hochseeflotte" w pełnym składzie, która w dniu 1 czerwca 1916 roku z dumą wracała z boju na Skagerraku. Szły nowoczesne krążowniki bojowe, „Seydlitz", „Moltke", „Derfflinger" i „von der Tann", od których celnego ognia poszły na dno potężne okręty brytyjskie. Szły wielkie okręty liniowe oraz flotylle torpedowców i kontrtorpedowców... Szły jako jeńcy dobrowolni pod wyniosłe skały S c a p a F l o w, pod którymi przed 2 i pół laty przygotowywał się sir John Jellicoe z całą swoją „Grandfleet" do godnego ich spotkania. Sprawiedliwości dziejowej stało się zadość.

W tym poniżeniu byłby niewątpliwie patos dramatu, gdyby nie to, że wbrew oczekiwaniom, załogi okrętów niemieckich zachowywały się tak, jakby nic sobie z hańby nie robiły. Zrewolucjonizowani marynarze nie ukrywali radości z powodu zakończenia wojny. Na widok okrętów brytyjskich zaczęli machać czapkami, a gromkie „Hoch!" wstrząsnęła powietrzem.

Te niespodziewane objawy radości Anglicy spotkali chłodnym, wyniosłym milczeniem. Na okręcie flagowym eskadry brytyjskiej ukazał się sygnał, nakazujący opuszczenie bandery na wszystkich okrętach niemieckich.

Rozbrojona niemiecka „Hochseeflotte" stała spokojnie w Scapa Flow pod kontrolą torpedowców brytyjskich do lata 1919 roku, kiedy zaszło coś, czego nikt nie przewidywał. Oto oficerowie załogi niemieckiej uknuli spisek. Spisek się udał. W dniu 21 czerwca Niemcy zatopili wszystkie stojące w zatoce Scapa okręty.

Mieczysław Zydler



Załoga niemieckiego okrętu podwodnego powędrowała do obozu jeńców

British Council Press Div.

Walka o Kamerun



W roku 1884 na terenie Kamerunu działało 6 faktorii angielskich, prowadzących z tamtejszymi plemionami murzyńskimi handel wymienny oraz propagujących wśród nich projekt przyjęcia protektoratu Wielkiej Brytanii. Rząd angielski nie spieszył się jednak z wzięciem pod swą władzę tych terenów.

Wykorzystując tę opieszałość Voss, przedstawiciel firmy Adolf Woerman i domu handlowego „Jantzen und Thornählen", zakupił wielkie obszary ziemi w okolicach portu Bembia, a wraz z nimi prawa miejscowych kacyków do zamieszkiwanych przez nich terenów.

W dniu 14 lipca 1884 r. Voss przekazał akt układu zawartego z kacykiem przedstawicielowi Rzeszy, znanemu podróżnikowi dr. Nachtigall, który w imieniu Niemiec objął we władanie zakupione ziemie o powierzchni około 400 km kwadratowych.

Wieść o tym zaskoczyła Rogozińskiego, który przez czas swego pobytu na tych ziemiach zyskał sobie ogólną sympatię murzynów. Doszło nawet do tego, że jeden z kacyków, król Jerzy z Boty, przekazał mu władzę nad swym państwem. Usadowienie się Niemców na terenach sąsiadujących z państwem Rogozińskiego nie wróżyło nic dobrego. Nie wątpiono bowiem ani na chwilę, że dr. Nachtigall, opanowawszy kraj Batanga i Bimbię, za wszelką cenę będzie dążyć do zdobycia terenów, będących pod władzą polską.

W dniu 10 sierpnia 1884 r. kanonierka angielska „Forward" objęła pod władzę brytyjską Wiktorię, kraj leżący między polską Botą a niemiecką Bimbią. Skorzystał z tego Rogoziński i zwrócił się do komendanta kanonierki Furlongera z zapytaniem, czy rząd angielski nie objąłby protektoratu nad polską kolonią. Furlonger przyjął tę propozycję z radością, oświadczając jednocześnie ,że sprawę tę rozstrzygnąć może pełnomocnik angielski w Bomie. Zaproponował przytym Rogozińskiemu, aby ten ze swej strony pomógł Anglii do zdobycia protektoratów nad krajami leżącymi między Botą a Rio-del-Rey, których tubylcy byli przychylnie usposobieni dla polskiej ekspedycji. W dniu 15 sierpnia Rogoziński dał Furlongerowi pismo, w którym prosił przedstawiciela Anglii o objęcie protektoratu nad kolonią.

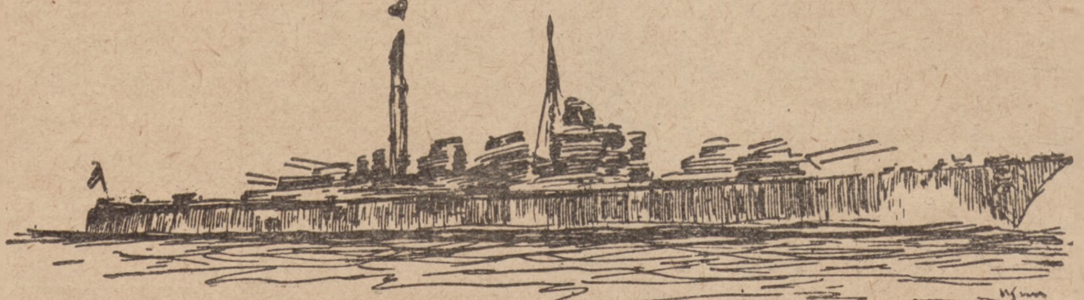
„Forward" odpłynęła do Bomy, skąd powróciła w dniu 25 sierpnia. Kapitan Furlonger podążył natychmiast po wylądowaniu na stację Mondoleh, gdzie jednak nie zastał Rogozińskiego, który przebywał w tym czasie w Fernando-Poo. Natychmiast więc podniósł kotwicę i popłynął za nim. Spotkawszy się z Rogozińskim przedstawił mu swe pełnomocnictwa do podpisania traktatu i tego samego wieczora w dniu 28 sierpnia podpisał z nim układ, na mocy którego polska kolonia Boto przyjęła protektorat angielski.

Następnego dnia kanonierka udała się wzdłuż wybrzeża, zatrzymując się w każdym z nadmorskich miast, gdzie miejscowi kacykowie bez wyjątku podpisywali układy z kapitanem Furlongerem, oświadczając, że „skoro Polacy im tak doradzają, to nie może być w tym nic złego".

Czynności dyplomatyczne zakończono w dniu 1 września i ekspedycja popłynęła ku zatoce Ambas. W czasie tej podróży krajowcy donieśli, że ku Bibundi, do którego zdąża „Forward", płyną dwa okręty niemieckie. Były to pancernik „Leipzig" i kanonierka „Möwe", których zadaniem było dokonać tego, co zrobili Polacy. Zauważywszy powracający „Forward" Niemcy zawrócili w kierunku wyspy Fernando-Po.

Wyprawa polsko-angielska wylądowała wieczorem w zatoce Ambas, a Rogoziński i Janikowski powrócili na stację Mondoleh. Odtąd cały ten obszar nadmorski aż do gór Kameruńskich znajdował się pod protektoratem Wielkiej Brytanii.

Po raz trzeci we wrześniu przybyła kanonierka „Forward" do Mondoleh i wraz z Rogozińskim odbyła wyprawę dla uzyskania protek-



toratu nad krajami, leżącymi na zachód ku rzece Rumby i ujściu Rio-del-Rey.

Po załatwieniu tych formalności wyprawa polska wznowiła przerwane prace badawcze. Odbyto dłuższą wycieczkę na najwyższy szczyt gór Kameruńskich Mongo-ma-Lobah oraz poczyniono przygotowania do wyprawy wgłąb kraju po rzece Lungasi, gdy nagle rozeszła się wieść o wybuchu wojny murzyńsko-niemieckiej. Powody wybuchu wojny były następujące: niemieccy delegaci zawarli umowę o protektorat z dwoma królami murzyńskimi Bellą i Akwą. Gdy na podstawie tych umów chcieli opanować sąsiednie tereny, wówczas kacyk Lok-Prisso i naczelnicy z Jowstown oparli się temu, oświadczając, że nie zawierali z Niemcami żadnych traktatów i że ci nie mają prawa naruszać ich własności.

Kacyk Lok-Prisso, w którego mieście Hikorze Niemcy wywiesili swój sztandar, oświadczył, że jeżeli go nie usuną, to on sam to zrobi. Dr. Nachtigall nie czując się w owej chwili dostatecznie mocnym, polecił zdjąć sztandar niemiecki z Hikory do momentu, gdy nadarzy się lepsza okazja.

Moment taki wkrótce nadszedł. Między kacykiem Lok-Prisso a protegowanym niemieckim królem Bellem toczył się długotrwały spór.

Władca Hikory rozpoczął wojnę z Bellem, do której również wmieszało się miasto Jowstown, oburzone na Bella, że przyjął protektorat niemiecki. Korzystając z tej okoliczności niemieckie okręty występujące, w obronie Bella, zbombardowały Hikorę i Jowstown, a następnie spaliły oba te miasta. Lok-Prisso z resztkami swych wojsk musiał uciekać do dżungli.

W wyniku tych walk przerażeni krajowcy pouciekali z wiosek, a wszelkie życie na wybrzeżu zamarło.

Na wieść o tych zajściach kierownictwo angielskiej osady Wiktoria zwróciło się do konsula angielskiego Hewetta z propozycją zawarcia układów z krajowcami, zamieszkującymi wschodnie stoki gór dla utworzenia tamy przeciw zalewowi niemieckiemu. Dr. Nachtigall w tym czasie wyruszył od strony Bombii i Mingo ku wschodnim stokom górskim.

W dniu 4 stycznia 1885 r. przybył do Fernando-Po, gdzie przebywał Rogoziński, konsul Hewett, z prośbą, aby Polacy pomogli mu w zawarciu wspomnianych traktatów. Rogoziński nie odmówił i na pokładzie korwety „Rapid" popłynął do Wiktorii, skąd udał się w głąb lądu, uprzedzając Niemców, zawarł traktaty z kacykiem Likumbe, a następnie z krajami Soppo i Buli. Pertraktacje te trwały do 25 stycznia 1885 r.

Działalność Rogozińskiego doprowadziła Niemców do wściekłości. Dowódca niemieckiej korwety „Bismarck" przesłał do Mondoleh oficjalne oświadczenie, że uwięzi Rogozińskiego, gdyby kiedykolwiek zjawił się na niemieckim terytorium.

Tenże sam komendant w dniu 6 lutego wysłał do konsula angielskiego, następcy Hewetta, Horolda White, zapytanie, czy będzie interweniował, gdyby Niemcy wylądowali w Wiktorii lub Mondoleh dla uwięzienia Rogozińskiego, gdyż ten ostatni tak pokrzyżował ich zamiary, że jest dla Niemców niewygodny. Mimo protestów White pytania te kilkakrotnie powtarzano.

W dniu 12 lutego został uwięziony przez niemieckich marynarzy Janikowski, powracający czółnem z miasta Batoki do Wiktorii. Oficer dowodzący szalupami niemieckimi, które napadły na czółno Janikowskiego, aresztował go, twierdząc, że jest on Rogozińskim. Wieczorem dopiero zwolniono go na skutek interwencji angielskiej.

Rogoziński widząc, że w Europie całe zajście zostało fałszywie przedstawione przez propagandę niemiecką, podczas gdy ze strony angielskiej żadnych wyjaśnień nie poczyniono, wycofał się ze współpracy z Anglikami. Powody swej rezygnacji wyjaśnił, wraz z opisem zaszłych wypadków, w piśmie wysłanym w kwietniu 1885 r. do lorda Randolfa Churchilla w Londynie.

Oczekując na chwilę powrotu do Europy nasi badacze zajęli się swą pracą naukową. Tak zakończył się polsko-angielsko-niemiecki zatarg o Kamerun.

Walery Przyborowski



OD PROMU DO PAROWCA



Święty stary Nil już na 4000 lat przed Chrystusem nosił na swych falach przeróżne typy statków, a na 2000 lat p. Ch. pojawiły się one również na Tygrysie i Eufracie, służąc brodatym kupcom Assyrii i Babilonu, a potem pomagając niespokojnym królom perskim w transportach wojsk. Nie mniej dawną jest żegluga na Gangesie, a napewno o grube tysiące lat starszą na szlakach Państwa Niebieskiego Smoka. Właśnie dzięki handlowi przy pomocy statków morskich stali się Fenicjanie najbogatszym narodem w basenie śródziemnomorskim, zaś Grecy i Rzymianie nie pozostali w tyle, wykorzystując statki zarówno w handlu, jak w prowadzeniu wojen obronno-zaborczych. O ile momenty historycznej wagi przemawiają nam do rozsądku, o tyle do naszej fantazji najwdzięczniejszy dostęp mają legendy morskie. Znamy wiele legendarnych postaci żeglarzy, opromienionych sławą, których wyprawy mają dla nas swą symbolikę. Wyprawa Jazona po złote runo, przygody Sindbuda — żeglarza, wyprawa trojańska, Odyssea, to apoteozy sztuki żeglarskiej.

A potem wojny morskie Greków, podboje Rzymian, klęska Kartaginy, podbój Anglii, te największe zdarzenia nie mogłyby zaistnieć bez zorganizowanych flot morskich. Czasy te były okresem triumfu rasy romańskiej na morzu.

W średniowieczu na szeroką arenę wodną wkraczają narody germańskie, obejmując z czasem prywat w tej dziedzinie i zatrzymując go do dzisiaj. Z okresu tego znamy wyprawy Normanów, t. zw. Wikingów, będących jeszcze dzisiaj przedmiotem zachwytu młodych amatorów żeglarstwa. W tymże czasie zarysowuje się konkurencja kupiectwa włoskiego i niemieckiego, doprowadzając do Rzeczpospolitej Weneckiej i potężnej Hanzy, czyli Związku Niemieckich Miast Morskich.

Do chwili wynalezienia żagla i igły magnesowej (ta ostatnia gdzieś około 1250 r.), posługiwano się w żegludze wiosłem, trzymając się przy tym w wyprawach brzegów. W początkach XIV wieku kupcy z Wenecji, bądź Genui zastosowali igłę jako kompas i od tej doby rozpoczęły się szalone peregrynacje morskie narodów wyspiarskich i nadmorskich.

Kupcy marzą wówczas o drodze morskiej do bogatych Indyj, w rezultacie czego Genueńczyk Krzysztof Kolumb odkrywa na hiszpańskim statku Santa Maria Indie Zachodnie i Amerykę, zmieniając od tej pory diametralnie charakter i losy wielu narodów. Stało się to w końcu XV w. za panowania Izabelli hiszpańskiej. Za Kolumbem pospieszyły rzesze żądnych zysku i przygód, z awanturnikami w awangardzie, zanim rozpoczęła się planowa, regularna ekspedycja europejskich mocarstw wodnych.

W XVI w. Vasco de Gama objeżdża Afrykę wokół przylądka Dobrej Nadziei, znajdując faktycznie drogę do Indyj. Natychmiast powstają morskie kompanię do handlu z Indiami Wschodnimi. W tymże stuleciu Ferdynand Magellan objeżdża jako pierwszy na żaglowcu świat dookoła, a Bartolomeo Diaz odkrywa lądy dla Portugalii. Rozpoczyna się wyścig o kolonie, w którym biorą udział Cook, Bass, Tores, Behring, Horn i dziesiątki innych śmiałych żeglarzy, zatykających barwy swych państw we wszelkich zakątkach świata.

Na przełomie XVII i XVIII stulecia nastąpił gwałtowny i istotny przewrót w żegludze, spowodowany zastosowaniem maszyny parowej. Niemożliwe byłoby ścisłe określenie, kto był pierwszym „parowym żeglarzem". Robili próby Papin, Hull, Joufroy, Müller i Symington, ale za właściwego wynalazcę parostatku uważamy Fultona, którego pierwsza jazda na 222-kilometrowej trasie z N. Jorku do Albany, na rzece Hudson trwała 30 godzin. Szybkość 7 km na godzinę była jak na owe czasy, osiągnięciem imponującym. W 5 lat później Amerykanie posiadali już 50 podobnych parowców.

Był to rok 1807. Od tego czasu nastąpił szybki rozwój parowca, ale tylko w formach statków i ich zaletach technicznych. Zasada przetrwała do dzisiaj, pomimo że znamy elektryczność i umiemy wyzwalać energię atomową. Ale kto wie... W przewidywaniach naszych jesteśmy niewiele precyzyjniejsi od naszych przodków, strugających mozolnie czółno z kory drzewnej.

Zygmunt Zonik



PRZYRZĄDY NAWIGACYJNE JACHTU

Jachty przed wyjściem na morze muszą być wyposażone w niezbędne przyrządy nawigacyjne oraz przedmioty do podróży morskich.

Najważniejszym instrumentem nawigacyjnym jest k o m p a s.. Przy budowie większych jachtów odrazu wbudowuje się kompas lub przewiduje się potrzebne na ten cel miejsce.

Jak wybrać kompas?

Ponieważ jacht jest małym statkiem morskim, przeto korzystniejszym dla niego będzie kompas płynowy od kompasu suchego. Wszystkie prawie jachty morskie posiadają kompasy płynowe. Najmniejszy kompas stosowany na jachtach posiada różę wiatrów o średnicy 75 do 85 mm. Praktycznie sterowanie tak małym kompasem jest utrudnione, nawet i wówczas, gdy róża zaopatrzona jest oprócz podziałki kreskowej i w podziałkę „stopniową". Lepiej wybrać kompas o większej średnicy, np. 115 do 125 mm, gdyż kompas taki może być przystosowany w nawigacji jako kompas sterowy i jako kompas-sonda. Większe jachty winny być zaopatrzone w kompasy o średnicy 150——160 mm. Dopiero po tej wielkości kompasy dają gwarancję dokładnego sterowania.

Kompasy są umieszczane w drewnianych skrzynkach, względnie budkach kompasowych, sporządzanych z mosiądzu. Te ostatnie posiadają tę zaletę, że pozwalają na umieszczenie w nich lamp naftowych (olejowych) do oświetlania tarczy kompasu w nocy. Budka kompasowa jest umieszczona na odpowiednim słupie, lub wbudowana w konstrukcję jachtu.

Ważną kwestią jest t. zw. „kompensacja kompasu", która polega na wyrównaniu błędów i odchyleń, jakie wykazuje kompas, na skutek magnetycznego oddziaływania nań różnych urządzeń i przedmiotów żelaznych, znajdujących się na statku.

Na jachtach zbudowanych z drzewa można się więc obejść bez kompensacji kompasu, z warunkiem, że kompas będzie właściwie wbudowany. Przed wyruszeniem jachtu w podróż powinno się oznaczyć dewiację, czyli miejscowe odchylenie kompasu.

Większe jachty morskie zbudowane są z żelaza lub stali i wyposażone w motor pomocniczy. Posiadają na pokładzie szereg różnych urządzeń i przedmiotów żelaznych, wywierających duży wpływ magnetyczny na kompas. Dewiacja na jachtach tego rodzaju jest b. duża i nierzadko dochodzi do 30°. Do kompensacji służy t. zw. u r z ą d z e n i e k o m p e n s a c y j n e (magnes kompensacyjny).

Przy budowie jachtu należy przewidzieć miejsce na kompas. Musi on być wbudowany dokładnie na linii kilu lub do niej równoległej. W pobliżu kompasu nie powinny znajdować się większe przedmioty żelazne, wpływające na działanie kompasu.

Dalsze wyposażenie jachtu, to: s o n d a i odpowiedni r ó g m g ł o w y (tromon) — dla pewnej i bezpiecznej nawigacji. Sonda jest bowiem na wielu miejscach jedynym środkiem pomocniczym, który umożliwia w przybliżeniu na oznaczenie położenia statku (najczęściej używa się prostej sondy ręcznej z odpowiednio naznaczonymi znakami, lub małej sondy mechanicznej, która sondowanie znacznie upraszcza). Róg mgłowy (tromon), służy dla głosowej sygnalizacji podczas mgły — zwiększa zaś bezpieczeństwo jachtu na morzu i czyni zadość przepisom, wg których podczas mgły muszą być dawane odpowiednie sygnały.

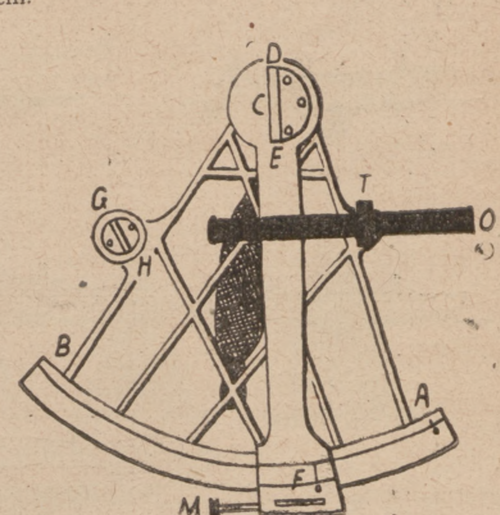
Jeżeli chcemy oznaczać położenie statku w oparciu o stałe punkty nadbrzeżne przy pomocy innych instrumentów nawigacyjnych, to możemy to czynić przy pomocy s e k s t a n s ó w lub o k t a n s ó w, które służą do mierzenia kątów wysokościowych lub poziomych między różnymi obiektami. Jeżeli zaś już zdecydowaliśmy się zabrać ze sobą sekstans, to możemy go także wykorzystać do wyznaczania położenia statku według obserwacyj astronomicznych.

Celem określania szybkości lub przebytej drogi morskiej posługiwać się będziemy na jachcie t. zw. „l o g a m i". Najprostszy jest log relingowy. (Logi zostały szczegółowo opisane w Nr 12 z roku 1946 „Młodzieży Morskiej").

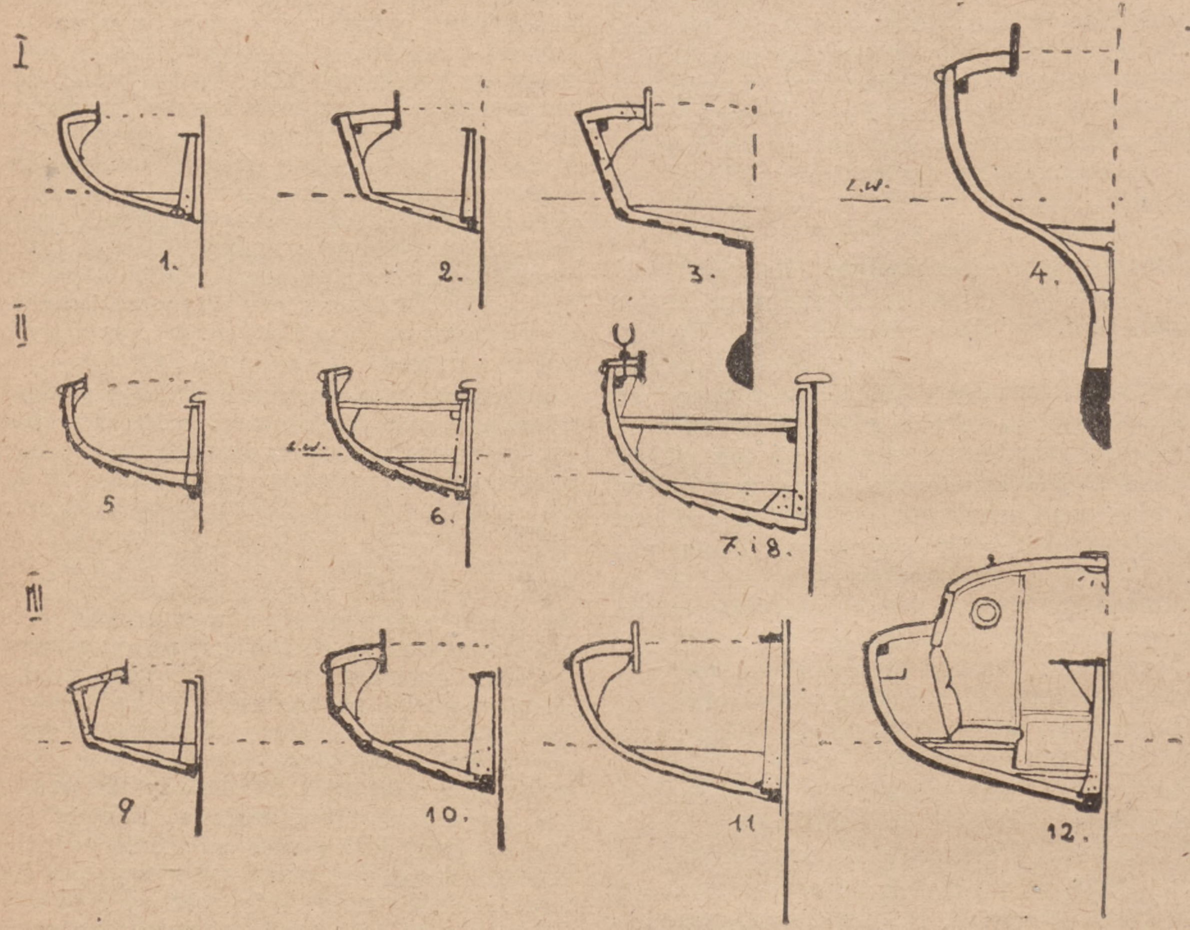
Z pozostałych instrumentów, których zabranie na jacht jest godne polecenia, wymienić należy: z e g a r o k r ę t o w y, b a r o m e t r i b a r o g r a f, oraz p r z y b o r y k a r t o g r a f i c z n e do robienia pomiarów i odczytów na mapach nawigacyjnych, których nie może braknąć na jachcie morskim. Te przybory kartograficzne weszły w użycie w najrozmaitszej formie. Szczególnie w ostatnich czasach t. zw. „paralelkę" zastępuje się „trójkątem kierunkowym", przy pomocy którego oznaczenie kierunku na mapie jest łatwiejsze.

St. Sąsiadek

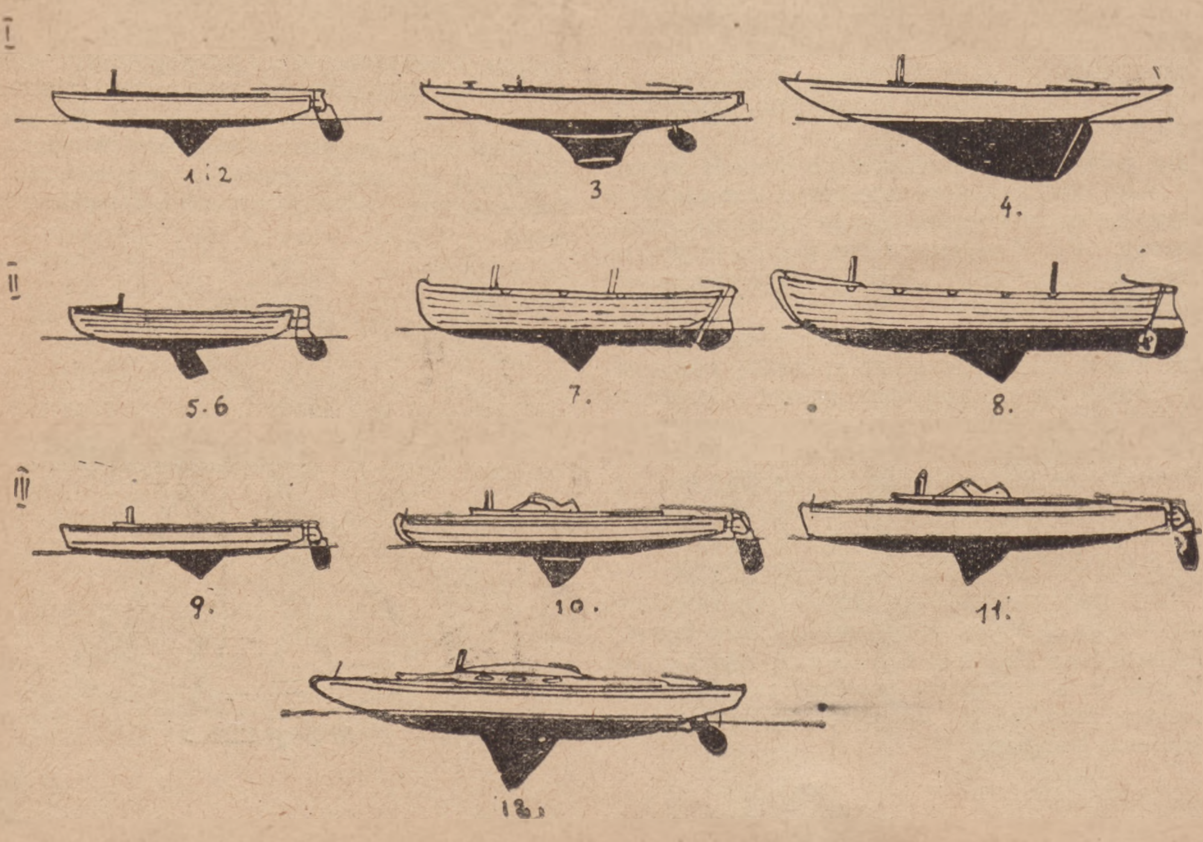
UWAGA: Opisy instrumentów nawigacyjnych podaliśmy w numerach „Młodzieży" w r. b. i 1945, dokąd odsyłamy zainteresowanych szczegółowym opisem.



Pół-przekroje jachtów, jol i szalup



Widok z boku jachtów, jol i szalup



Typy i klasy jachtów

Grupa I. Jachty klas międzynarodowych, które brały udział w regatach olimpijskich 1936 r.

Grupa II. Szalupy ,dingi i barkasy używane w marynarce wojennej, handlowej i ośrodkach szkolnych żeglarskich.

Grupa III. Jachty śródlądowe bezbalastowe mieczowe, używane na wodach polskich śródlądowych według przepisów Polsk. Związku Żeglarskiego.

Grupa I. 1) jola olimpijska mieczowa bezbalastowa kl. 0 mono yp jednoosobowa. Ożaglowanie Marconi, pow. żagli 10 m kw.

2) jola kl. „12“ scharpie, monotyp, dwuosobowa, ożaglowanie slup gaflowy, pow. żagli 12 m kw., budowa skośnodenna na wyrzynanych żebrach.

3) jacht klasy „Star“, monotyp, dwuosobowy, o pow. żagli 25 m kw., ożaglowanie slup, Marconi (bermudzki), budowa scharpie na wyrzynanych żebrach, skośnodenny, obalastowany żelaznym kilem.

4) jacht klasy „R 6“, wolny, t. j. różnych konstruktorów. Wymiary żagli i kadłuba muszą mieścić się w granicach przepisów międzynarodowych tej klasy. 4—5-osobowy, bez kajuty, budowa okrągłodenna na giętych żebrach, obalastowany ołowianym kilem.

Poza tym istnieje jeszcze jedna klasa, t. j. „R 8“, z kajutą o pow. około 80 m kw. żagli, ożaglowanie slup Marconi.

Grupa II Grupa pokazuje typy ożaglowań na dingach, szalupach, barkasach, używanych w marynarce wojennej i handlowej.

5) dingi, łódź bezbalastowa, bezpokładowa z mieczem. Żaglowo-wiosłowa, 1—2-osobowa. Ożaglowanie ket-lugrowy.

6) szalupa. Łódź bezbalastowa, bezpokładowa, z mieczem lub bez. Ożaglowanie slup lugrowy lub gaflowy. 6—12-osobowa i więcej.

7) szalupa jak wyżej, tylko ożaglowanie dwumasztowe, typ kecz-luger lub gaflowy. 8—14-osobowa

8) Duża szalupa (barkas), dwumasztowa, ożaglowanie, kel luger lub jak Nr 7, reszta jak wyżej. Może mieć pomocniczy motor. Budowa przeważnie na zakładkę klepkową, na giętych żebrach. Bywają jeszcze inne sposoby budowy, ale to omówimy przy poszczególnych typach jachtów i łodzi.

Grupa III. Typy jachtów śródlądowych, mieczowych, bezbalastowych tak zw. jol, jolek, (nie mieszać z ożaglowaniem Jol Jawl.) używanych na polskich wodach śródlądowych. Są to klasy w/g przepisów Polsk. Zw. Żeglarskiego.

9) jola mieczowa, bezbalastowa, scharpie, t. j. skośnodenna, raz łamana, jednoosobowa, szkolna i regatowa, monotyp klasy „B“ ,o pow. żagli 8 m kw., ożaglowanie ket-Marconi. Przekrój Nr 9.

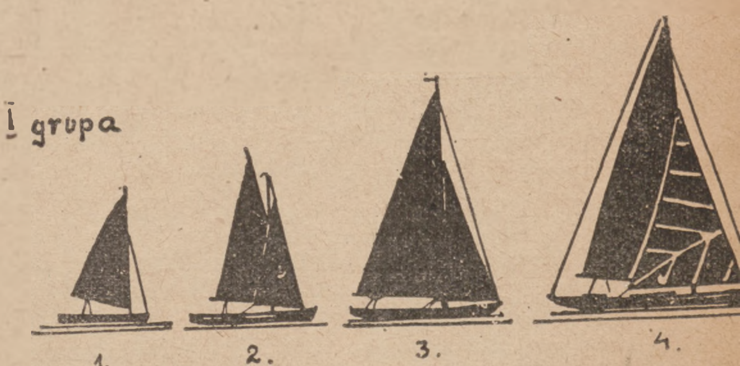
10) jola mieczowa bezbalastowa shipjack, skośnodenna, dwa razy łamana, 3 osobowa, przeznaczona do szkolenia i regat (turystyka). Ożaglowanie slup Marconi lub gaflowe, o pow. żagli 15 m kw. Grot i fok rys. 10.

11) jola mieczowa bezbalastowa, okrągłodenna, klepkowa, na giętych żebrach. 4-osobowa, kl. wę-slup Marconi lub gaflowe. Przeznaczona do turystyki, szkolenia i regat. Rys. 11.
drowna „E“, o pow. żagli 20 m kw., ożaglowanie

12) jola krążownicza z kajutą mieczową, bezbalast., okrągłodenna na giętych żebrach, kl. „C“, o pow. żagli 25 m kw., ożaglowanie slup, fok i grot Marconi lub gaflowe. 5—6-osobowa. Przeznaczona do dalekiej turystyki po wodach śródlądowych, zamkniętych zatokach morskich i regat.

Tak wyglądają typy i klasy, które powinniśmy znać i wiedzieć, do jakiego celu służą. Podane sylwetki ożaglowania są w przybliżeniu zachowane w proporcji do wielkości typów.

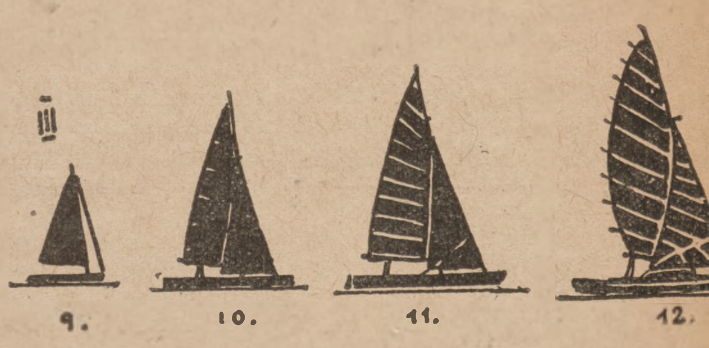
Teodor Rębis.



I Klasy jolek, jachtów regatowych międzynar.



II Typy ożaglowań szalup i dingów.



III Typy jolek regat. i turyst. P. Z. Ż.

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

Okręg Wrocławski.

Okręg posiada dwie przystanie nad Odrą oraz stocznię jachtową. Rzeka Odra pozwala na uprawianie wszelkich sportów wodnych. Warunki zdrowotne dobre.

Do Okręgu należy ośrodek wodny w Jeleniej Górze w Pilchowicach, który nadaje się raczej na wioślarstwo. W okresie letnim zorganizowano kurs pływania dla 20 uczestników na krytej pływalni we Wrocławiu. Równocześnie prowadzony był kurs kajakowy w ośrodku wodnym we Wrocławiu. Kurs ukończyło 17 osób.

Od maja do listopada prowadzono kurs żeglarski na stopnie PZZ. Kurs ukończyło 22 osoby. Uczestnikami była młodzież zrzeszona w Kołach Szkolnych L. M., harcerstwa, Z. W. M.

W akcji letniej roku 1948 udział młodzieży będzie znacznie większy, tymbardziej, że istnieje współpraca organizacji młodzieżowych z Jacht-Klubem.

Okręg Kielecki.

W ramach akcji letniej Okręg wysłał 13 osób na obóz zorganizowany przez Zarząd Główny L. M. w Kruszwicy. Była to młodzież z kół ligowych przy szkołach średnich.

Nadal brak sprawozdań z Okręgu Lubelskiego, Pomorskiego, Rzeszowskiego.

Impreza Koła szkolnego L. M. przy Gimnazjum Mechanicznym „Przyszłość“ w Warszawie.

Staraniem Koła L. M. przy gimnazjum mechanicznym „Przyszłość“ zorganizowano zabawę taneczną. Czysty dochód przeznaczono na zakup rzeczy niezbędnych dla sekretariatu oraz na organizowanie następnych imprez.

Impreza wypadła uroczyście dzięki dobrej organizacji i ładnie udekorowanej sali banderami L. M. i „kodem“. Zabawę organizował komitet organizacyjny w składzie: ob. ob. T. Piotrowskiego, A. Monastyńskiego, Z. Prackiego, R. Majera i W. Szurmińskiego przy udziale członka Zarządu Okręgu Warszawskiego J. Chenoir.

* * *

Załoga s/s „Karpaty“ przesłała serdeczne pozdrowienia Zarządowi Oddziału Ligi Morskiej w Inowrocławiu, który objął nad nią opiekę. Zarząd Oddziału przeprowadza zbiórkę książek dla załogi statku.

Zarząd Oddziału L. M. w Inowrocławiu czynny, jak zawsze — organizuje w miesiącach zimowych br. kurs dla przewodników Ligi Morskiej.

* * *

Nowe Koło Szkolne Ligi Morskiej powstało przy Państwowym Gimn. i Liceum im. T. Kościuszki w Łukowie. Na zebraniu organizacyjnym wybrano Zarząd w osobach: Prezes Kotowski Ryszard, Danuta Lewoncewiczówna, Hanna Czuprynówna, Jan Kamecki, Jerzy Wojtczak. Opiekunką Koła jest prof. Winkler Irena. Koło liczy 120 członków. Prenumeruje czasopisma Ligi Morskiej, oraz chce prowadzić kurs modelarstwa. Życzymy Kołu powodzenia.

POWSTANIE KOŁA SZKOLNEGO LIGI MORSKIEJ PRZY SZKOLE POWSZECHNEJ Nr 2 W RADOMIU

Pod przewodnictwem opiekunki Koła ob. W. Zienkiewicz odbyło się zebranie organizacyjne w Szkole Powszechnej Nr 2 im. Czartoryskiego pod hasłem:

„Twardo stoimy w Gdyni i Szczecinie“ —
„Polska bandera w świat popłynie“.

Do zebranej młodzieży ciepło i zachęcająco przemawiała opiekunka. Tłumaczyła, że nie abstrakcyjna miłość, ale wynikająca ze znajomości potrzeb i korzyści morza — powinna charakteryzować członków.

Do Zarządu Koła weszły: Hoffman Urszula, Linard Barbara, Kanatowicz Krystyna, Giza Jadwiga, Wachniewska Danuta.

Po części oficjalnej odbyła się część artystyczna, na którą złożyły się: jednoaktówka, śpiew i deklamacje. Zebranie zakończono odśpiewaniem hymnu „Wolności słońce...“. Na zakończenie opiekunka apelowała do zebranych, by popularyzowali Ligę Morską i zdobywali jej nowych członków. Rozentuzjazmowaną młodzież Opiekunka pożegnała słowami: „Twardo stoimy w Gdyni i Szczecinie“. Na co chórem odpowiedziano: „Polska bandera znów w świat popłynie“.

ODDZIAŁ LIGI MORSKIEJ NAD NOTECIĄ

Z inicjatywy Oddziału Ligi Morskiej w Nakle będzie odbudowana przystań kajakowa Ligi Morskiej, która została spalona przez Niemców podczas działań wojennych.

SZKOŁA POWSZECHNA IM. M. REJA W RADOMIU

Na zebraniu członków Koła pod przewodnictwem opiekunki ob. J. Sokół został wybrany Zarząd w składzie: Prezes — Niwiński Tadeusz sekretarz — Aksamit Izabella, skarbnik — Serafin Halina.

Nowemu Zarządowi życzymy powodzenia i osiągnięcia dobrych wyników pracy.

„MŁODZIEŻ MORSKA“ ORGANEM KÓŁ SZKOLNYCH

Prasa jest istotnym i masowym czynnikiem propagandy, najlepszym łącznikiem i wychowawcą. Miesięcznik „Młodzież Morska“ jest przystosowany do potrzeb i zadań wychowania morskiego. Powinien on stać się odzwierciadleniem życia i prac młodzieży, zrzeszonej w szeregach Ligi Morskiej. W związku z powyższym prosimy:

a) o zaprenumerowanie większej ilości egzemplarzy „Młodzieży Morskiej“ przez koła szkolne;

b) o nadsyłanie krótkich sprawozdań z pracy i osiągnięć Kół;

c) o przysłanie zdjęć odzwierciadlających pracę Kół;

d) o uczestniczenie w ankietach, które będą zamieszczane w „Młodzieży Morskiej“.

JAK PISAĆ SPRAWOZDANIE.

Forma i treść sprawozdania zależą od intelektu i zdolności sprawozdawcy. Prosimy o sprawozdania zwięzłe, prawdziwe, z uwzględnieniem danych:

1) Ile koło liczy członków. Czy wszyscy członkowie mają legitymacje. Czy noszą znaczki członkowskie.

2) Czy koło ma świetlicę.

3) Jaki jest udział koła w uroczystościach, w życiu społecznym, politycznym i gospodarczym kraju.

4) Czy prowadzone są kursy (modelarstwa, żeglarstwa i t. p.).

5) Czy koło wydaje „Gazetkę Ścienną" własną.

6) Co koło robi dla popularyzacji Ligi Morskiej i dla zwerbowania nowych członków.

7) W jakiej mierze kierownictwo (szkoły, fabryki, czy instytucji) pomaga w pracy kołu Ligi Morskiej.

8) Jakie sporty uprawiają członkowie Ligi Morskiej.

9) Ilu wyszkolonych członków liczy koło Ligi Morskiej (żeglarzy, sterników, wioślarzy, pływaków itp.).

10) Jakie koło urządzało wystawy i czy ma album zdjęć morskich.

Wydział Wychowania Morskiego

WIZYTA POLSKIEGO JACHTU

Kopenhaga niedawno miała wizytę polskiego jachtu „Generał Zaruski" który objeżdżał nordyckie morza z 42 młodymi żeglarzami amatorami. Wśród załogi znajduje się osiem dziewcząt, które na równi z mężczyznami biorą udział w pracy statkowej.

Młodzi żeglarze są członkami różnych klubów żeglarskich. Polska ma specjalny akademicki klub żeglarski. Wiele osób z załogi „Generał Zaruski" — to studenci, inni — harcerze morscy. Ten ładny jacht został na początku wojny wykończony w Szwecji, ale z powodu okupacji niemieckiej nie mógł być oddany Polsce, wobec czego pozostał w Sztokholmie aż do zakończenia wojny.

Rozumie się taka przejażdżka żeglarska nie jest tania, ale sport żeglarski ma dobre warunki w Polsce i załoga płaci tylko drobną sumę, państwo zaś daje duże sybsydium. Jacht jest własnością macierzystej instytucji, Ligi Morskiej, a żaglowanie na jachtach jest ogniwem w szkoleniu żeglarzy, które odbywa się w trzech etapach. Dopiero gdy uczniowie odbędą trzy podróże jachtem mogą żeglować sami.

Korespondent pisma „Sejl og Motor" został zaproszony na coctail party w Polskim Poselstwie wraz z oficerami i załogą jachtu. Polski Minister Kelles-Krauz i jego małżonka byli dostojnymi gospodarzami tego wieczoru. Dobrym pomysłem było zaproszenie przedstawicieli duńskiej młodzieży żeglarskiej. Trochę trudno szło wzajemne porozumiewanie się i trzeba było ustawicznie przeskakiwać z angielskiego na niemiecki, francuski i odwrotnie, gdy chciało się rozmawiać z różnymi członkami załogi.

W ciągu wieczora rozmawialiśmy z kapitanem „Generał Zaruski". Zaznajomiwszy nas nieco z polskim sportem żeglarskim, który przeważnie odbywa się na rzekach i jeziorach, Michał Sumiński (tak się kapitan nazywał) opowiadał nam nieco o Polsce podczas wojny .Rozumie się nie było możności uprawiania sportu żeglarskiego podczas wojny, ponieważ Niemcy wszystkiego zabraniali, a poza tym miało się ważniejsze sprawy na głowie. Podczas wojny 90% budynków Warszawy i pomników zostało zniszczonych, a tysiące ludzi importowano. Sumiński również był w więzieniu niemieckim przez 4 lata i więźniem osławionego Oświęcimia.

W czasie przyjęcia widać było, że polscy żeglarze przemogli okropności wojny. Polacy po wielu cierpieniach, które wciąż nawiedzały ich kraj, stale z niesłabnącą energią zabierali się do odbudowy kraju. I tak jest też po ostatniej wojnie. W Polsce można dostać wszystko, co potrzeba do życia. To samo ze sprzętem żeglarskim. Zarówno polska, jak i duńska młodzież żeglarska bawiła się znakomicie u polskiego Ministra. Ciekawe były polskie tańce, odtańczone przez młodą załogę jachtu i polskie pieśni żeglarskie. Przyjemnie jest wogóle, że zagraniczne jachty do nas znów zawijają. Miejmy nadzieję, że ten ładny biały jacht znów na wiosnę ujrzymy w Kopenhadze.

(Z artykułu opublikowanego w piśmie duńskim „Sejl og Motor" z okazji pobytu w Kopenhadze jachtu „Gen. Zaruski").

Każdy Polak — Każda Polka — Przyjacielem Żołnierza!

Młodzież Polska — Przyjacielem Żołnierza!

PAMIĘTAJCIE Dobra książka — najlepszym i najmilszym podarunkiem Gwiazdkowym dla Żołnierza.





UWAGA: Do numeru grudniowego „Młodzieży Morskiej" dołączamy jako wkładkę karton zawierający w y c i n a n k i, które prosimy wykorzystać, jako ozdoby choinkowe lub jako elementy dekoracyjne dla świetlic ligowych i innych, mających „kącik morski". Opis wykorzystania wycinanek na kartonie.

W y d a w n i c t w o.

WARUNKI PRENUMERATY:

1 egz. kwartalnie — 75 zł. w prenumeracie pojedyńczej.

1 egz. kwartalnie — 48 zł. w prenumeracie zbiorowej (ponad 10 egz.).

Prenumeratę należy wpłacać na konto PKO Nr. I-1020, zaznaczając przeznaczenie wpłaty.



Pamiętaj o gwiazdce dla żołnierza

Zdjęcia: SIB. Photoservice — Moskwa, Britisch Council, Londyn. Foto Uklejewski — Gdynia.
Okładkę i winietki wykonał art. mal. Wł. Siwierski. Wkładki — wycinki rysował art. mal. Edward Dziemieszkiewicz.

Miesięcznik. Organ kół szkolnych Ligi Morskiej. Redakcja i Administracja — Warszawa, ul. Widok 10.
Wydawca: Zarząd Główny Ligi Morskiej, Warszawa, Widok 10, tel. 86-210. Konto P. K. O. Nr I—10 20.
Redaguje zespół redakcyjny. Prenumerata roczna zł 300.—, zbiorowa zł. 192.—

Zakłady Graficzne „Dźwignia", Widok 24. B-42072

Cena zł. 25.—